

Le Saint-Laurent, artère de vie : réseau routier et métiers de la navigation au XIXe siècle.

Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin

Volume 34, numéro 92, 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022103ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022103ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Courville, S., Robert, J.-C. & Séguin, N. (1990). Le Saint-Laurent, artère de vie : réseau routier et métiers de la navigation au XIXe siècle. *Cahiers de géographie du Québec*, 34(92), 181–196. <https://doi.org/10.7202/022103ar>

NOTES

LE SAINT-LAURENT, ARTÈRE DE VIE : RÉSEAU ROUTIER ET MÉTIERS DE LA NAVIGATION AU XIX^e SIÈCLE ¹

par

Serge COURVILLE

*Département de géographie,
Université Laval, Sainte-Foy (Québec), G1K 7P4*

Jean-Claude ROBERT

*Département d'histoire,
Université du Québec à Montréal,
Montréal (Québec), H3C 3P8*

et

Normand SÉGUIN

*Centre d'études québécoises,
Université du Québec à Trois-Rivières,
Trois-Rivières (Québec), G9A 5H7*

Le Saint-Laurent est l'une des références majeures de l'historiographie canadienne qui en a fait un facteur essentiel de cohésion du développement du pays à travers les siècles. On lui reconnaît à cet égard deux fonctions principales : celle de porte d'entrée continentale et celle d'axe de peuplement. Mais, c'est la première fonction surtout, et de très loin, qui a retenu l'attention des chercheurs, si bien que mises à part quelques synthèses toujours utiles mais élaborées surtout à partir de sources secondaires ou pour des périodes de temps limitées, il n'existe toujours pas de travaux systématiques d'envergure sur la dimension humaine de l'espace laurentien et sur les liens intimes qui, historiquement, se sont noués entre la grande voie d'eau et la population qui en habite les rives.

Dans cette présentation, qui se veut un propos d'étape dans notre démarche, nous voulons mettre en lumière deux évolutions qui peuvent permettre une meilleure reconnaissance de ces liens : l'extension du réseau routier et le déplacement des effectifs reliés à la navigation dans le territoire à l'étude².

LE RÉSEAU ROUTIER ET SES PROLONGEMENTS FLUVIAUX

Divers auteurs ont tenté de montrer l'évolution du réseau routier au XIX^e siècle et, d'une manière plus générale, celle des infrastructures de transport³. Toutefois, comme la plupart de leurs travaux se limitent à l'armature de base de ce réseau, sans le détail de routes retrouvées à l'époque, ils ont laissé parfois l'impression d'une campagne privée de moyens face à la montée de l'économie de marché⁴. Notre enquête a eu pour but de combler cette lacune, par la reconstitution détaillée de ce réseau, à partir de la documentation cartographique retrouvée dans les archives. Cette documentation n'est pas sans défauts, toutefois, comme elle autorise une vision longue du phénomène et couvre l'ensemble du territoire, elle donne une vue assez juste du maillage de routes retrouvé dans la vallée du Saint-Laurent⁵.

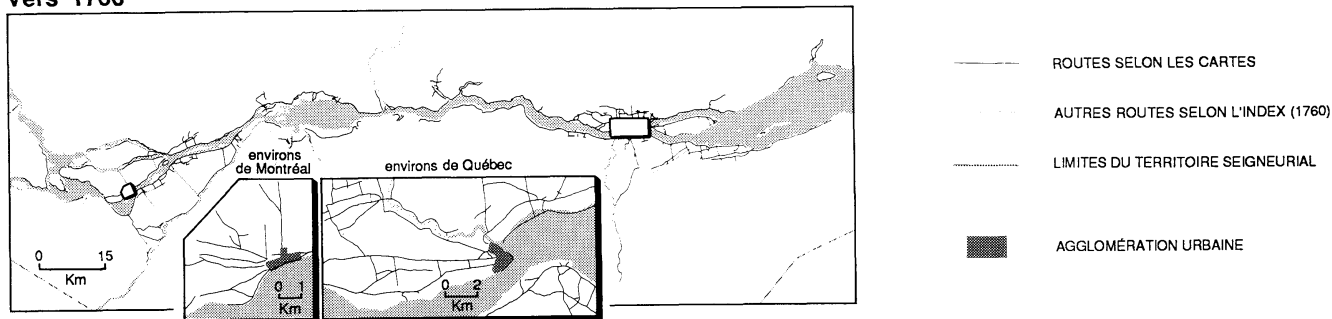
Cinq sources ont été retenues pour les fins de cette enquête. La première, la carte militaire du général Murray de 1760-1762, n'appartient pas comme telle à la période observée. Toutefois, comme nous voulions saisir une évolution, il nous a semblé intéressant de faire le point sur l'état du réseau routier au moment de la Conquête, soit avant le grand mouvement d'expansion de la population qui, de la région de Québec et des rives du Saint-Laurent, se prolongera vers la plaine de Montréal et vers l'intérieur des terres. La carte de Murray convenait bien à ce genre d'analyse, d'autant plus qu'elle a été effectuée par un personnel militaire rompu aux techniques de représentation cartographique (le corps d'ingénieurs de l'armée britannique). Le deuxième document, la carte de Joseph Bouchette de 1815, nous est apparu également une source intéressante pour notre reconstitution. Toutefois, plus complète que la précédente, celle de 1831 du même auteur, précise l'extension du réseau routier à la veille des rébellions de 1837-1838, sans les simplifications retrouvées sur la carte de William Sax de 1829, dessinée pourtant en réponse à une demande de l'Assemblée législative pour l'amélioration des chemins. La troisième source est moins riche. Il s'agit de l'atlas de Thomas Devine de 1853, dont l'intérêt n'est pas négligeable mais qui ne donne qu'un aperçu schématique des grands axes de communication au milieu du XIX^e siècle, sans l'information détaillée retrouvée dans les autres documents. Quant à l'état du réseau routier à la fin de la période, il nous a été précisé par les cartes régionales du département des Terres de la Couronne à Québec et du département des Mines à Ottawa. De tous, ce sont les outils les plus fiables. Toutefois, comme ceux qui précèdent, ils gagnent à être complétés par des cartes à plus grande échelle, un travail actuellement en cours pour la région de Montréal, mais qui n'est pas encore complété. En effet, comme il n'existe pas de distinction sur les cartes entre les principales voies de trafic et les chemins d'hiver ou les chemins de chantiers, il n'est pas encore possible de bien saisir la dynamique des communications terrestres dans la vallée du Saint-Laurent. Pour ce faire, il faudrait pouvoir hiérarchiser le système de routes et distinguer celles qui paraissent plus fréquentées de celles qui ne servent que sur une base saisonnière ou à des fins spécifiques. Les seules informations disponibles sur le sujet proviennent de la carte de Devine qui ne montre que l'armature principale du réseau routier. C'est pourquoi il nous faudra compléter notre information, en vue d'en arriver éventuellement à une catégorisation des chemins.

Quoi qu'il en soit, c'est à partir de cette documentation que s'est élaborée notre exploration du réseau routier laurentien au XIX^e siècle. Méthodologiquement, le travail a consisté à reporter manuellement sur fond de carte topographique à l'échelle du 1 : 200 000 l'information contenue dans les documents précités, en dessinant chaque segment de chemin en fonction de son orientation et des repères physiques et humains fournis par les cartes (longueur, orientation...). Il en est résulté une cartographie à petite échelle du réseau routier qui montre l'évolution des infrastructures de communication de 1760 à 1880-1898 (figure 1).

L'EXTENSION DU RÉSEAU ROUTIER DANS L'AXE LAURENTIEN, 1760-1898

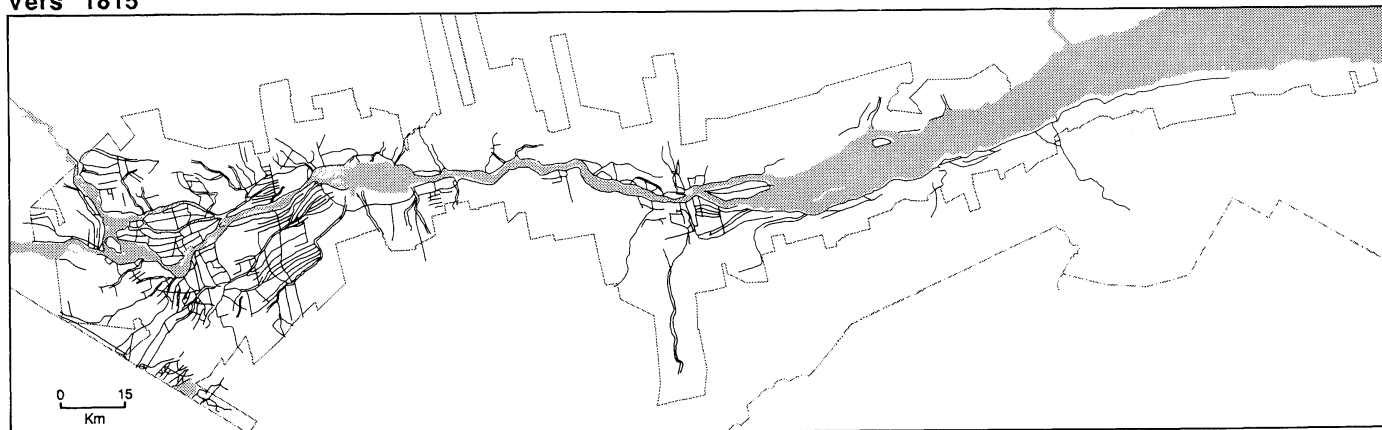
Figure 1

Vers 1760

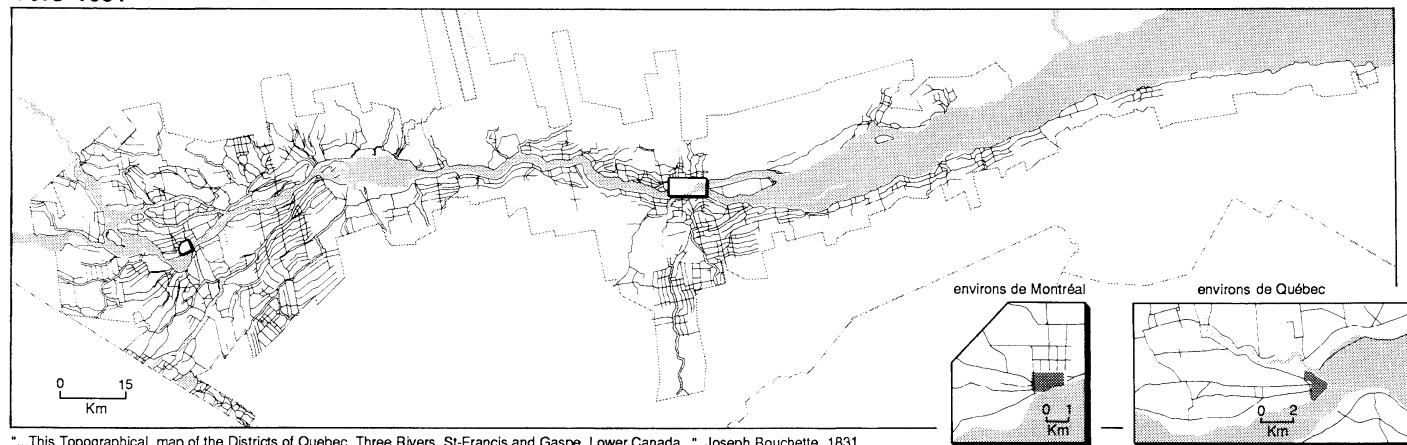


"Plan of Canada or the Province of Quebec...as surveyed by order of His Excellency Governor Murray in the year 1760, 61 & 62",
1 carte en 88 feuilles.

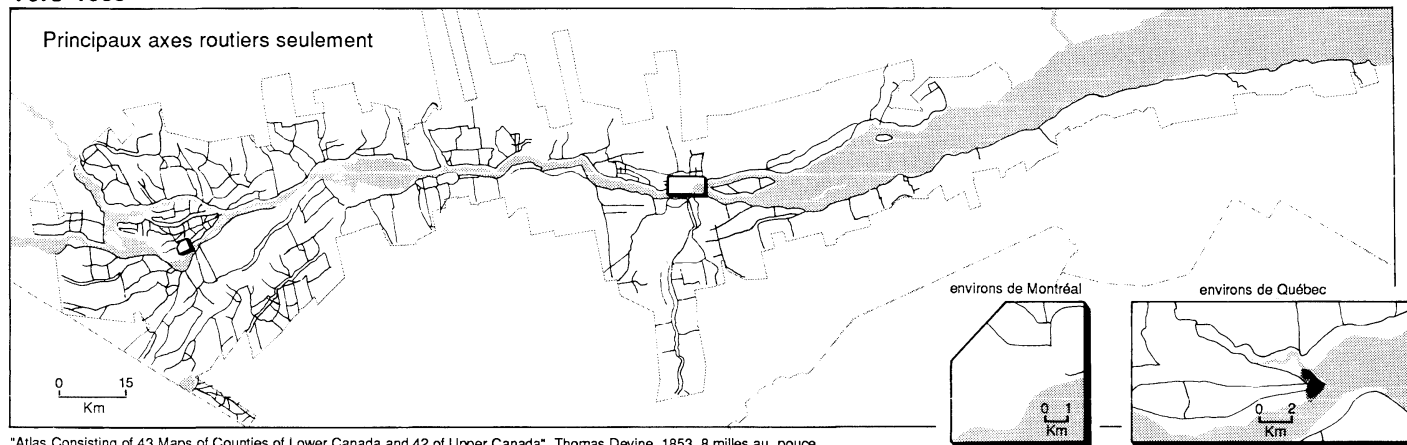
Vers 1815



"Topographical Map of the Province of Lower Canada, Sheewing its Divisions into Districts, Counties, Seigneuries and Townships, with all the Land reserved both for the Crown and the Clergy, Ec., Ec., Engraved by J. Walker and Son, London, W Faden, Aug. 12, 1815.", Joseph Bouchette, 1 carte en 10 feuilles.

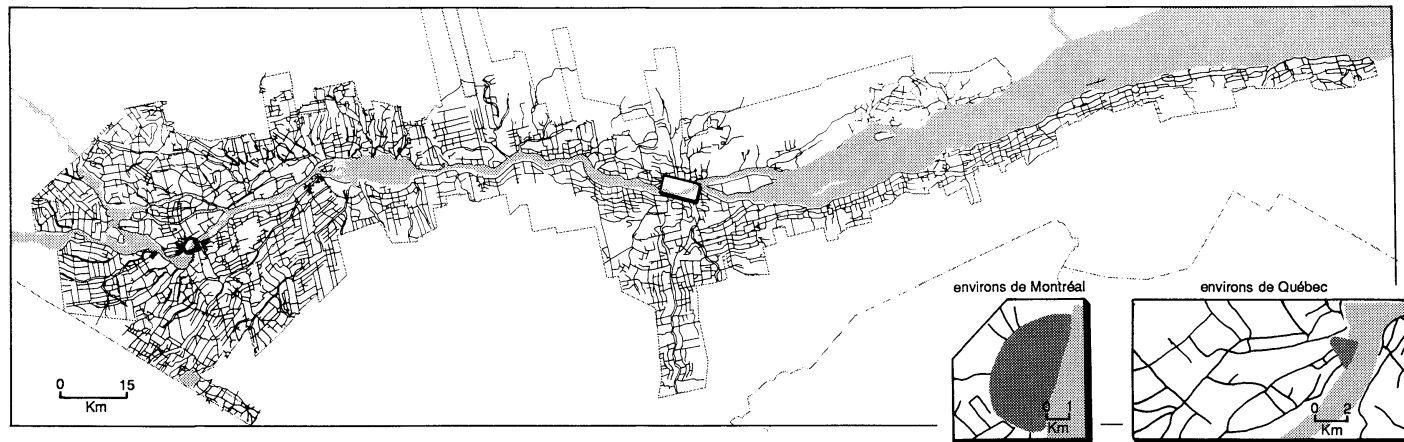
Vers 1831

"...This Topographical map of the Districts of Quebec, Three Rivers, St-François and Gaspé, Lower Canada..."
 Joseph Bouchette, 1831
 1 carte en 6 feuilles.

Vers 1853

"Atlas Consisting of 43 Maps of Counties of Lower Canada and 42 of Upper Canada", Thomas Devine, 1853, 8 milles au pouce.

Vers 1898



"Carte régionale de la province de Québec, comprenant les comtés de Portneuf, Montmorency, Charlevoix et partie de Saguenay, Chicoutimi, Champlain et Saint-Maurice", Commissaire des Terres de la Couronne (Jules Taché), 1880, 4 milles au pouce.

"Carte régionale de la province de Québec (de la Malbaie aux Bergeronnes)", Commissaire des Terres de la Couronne (Jules Taché), 1880, 4 milles au pouce.

"Carte régionale de la province de Québec, comprenant les comtés de Saint-Maurice, Maskinongé, Berthier, Joliette, Montcalm, L'Assomption, Jacques-Cartier, Hochelaga, Terrebonne, Soulanges, Vaudreuil, Deux-Montagnes, Argenteuil et Ottawa", Commissaire des Terres de la Couronne (Jules Taché), 1880, 4 milles au pouce.

"Carte régionale de la province de Québec, comprenant les comtés de Témiscouata, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Bellechasse, Lévis et partie de Beauce, Lotbinière et Mégantic", Commissaire des Terres de la Couronne (Jules Taché), 1885, 4 milles au pouce.

"Carte régionale de la province de Québec (de Matane à Témiscouata)", Commissaire des Terres de la Couronne (Jules Taché), 1895, 4 milles au pouce.

"Eastern Townships", Department of Mines, Geological Survey, 1898, 4 milles au pouce.

PROJET : AXE LAURENTIEN
S. COURVILLE, J.-C. ROBERT, N. SÉGUIN

LABORATOIRE DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE, UNIVERSITÉ LAVAL
RÉALISATION: P. DESAULNIERS, N. GAGNÉ, J. MARTIN

Plusieurs traits caractérisent les infrastructures routières de la vallée du Saint-Laurent au XIX^e siècle : leur ancienneté d'abord, puis leur densité et enfin leur orientation générale qui respecte les directions imposées par l'histoire et les conditions physiques du milieu.

À la fin du XIX^e siècle, le réseau routier irrigue la majeure partie du territoire. Constitué d'abord de simples bretelles parallèles au fleuve, il s'est progressivement étendu pour finalement intégrer toutes les nouvelles aires de peuplement qu'il a même précédées en certains cas. Cette pénétration du territoire s'est faite en plusieurs étapes, stimulée à la fois par une colonisation agricole qui progresse au rythme de la croissance démographique et par une exploitation forestière qui, à partir des années 1800, repousse de plus en plus loin les marges de l'écoumène. Dès 1820-1830, l'essentiel du réseau est en place, calqué sur les lignes de force dessinées par la France au début de son aventure coloniale. Par la suite, et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, chaque nouvelle avancée, chaque nouvel établissement, entraînent presque immédiatement l'apparition d'un nouveau rameau de chemins dont les branches, souvent fort nombreuses, comblent les surfaces interstitielles. Il en a découlé une densité qui montre le rôle joué par le lien routier dans la conquête et la mise en valeur du territoire.

Là où l'on ne retrouvait encore qu'une voie riveraine quelques décennies auparavant, on observe des chemins qui s'étendent sur un, deux et même trois kilomètres de profondeur un demi-siècle plus tard, tandis qu'ailleurs ces chiffres doivent être multipliés par dix. Ce mouvement, continu tout au long des années 1840-1870, entraîne partout la mise en place de nouveaux quadrillages au maillage plus ou moins serré selon les secteurs. Les espaces où l'évolution est la plus marquée sont situés dans la « péninsule » Vaudreuil-Soulanges, sur la rive droite du Richelieu, au sud de Saint-Jean (Dorchester), sur le pourtour du lac Saint-Pierre et sur la Côte du Sud à l'est de Québec ; une croissance qui, à la fin de la période, débordera même largement l'aire seigneuriale.

Cette densité n'est pourtant pas égale partout. Plus lâche en aval de Québec où la topographie impose ses limites, le lien routier devient beaucoup plus dense au fur et à mesure qu'on se rapproche du lac Saint-Pierre et de la plaine de Montréal où il prend l'aspect d'une véritable toile d'araignée. À l'est de Québec, sur la rive nord du fleuve, un seul lien continu dessert la Côte de Beaupré. Sur la rive sud, la liaison se fait par deux ou trois côtes. À vrai dire, ce n'est qu'au sud de Québec que le réseau routier s'épaissit, dans la vallée de la Chaudière notamment, où chaque localité compte au moins deux ou trois rangs, parfois plus. Quant aux densités rencontrées dans le Centre et l'Ouest du territoire, elles sanctionnent la qualité des terroirs et les avancées de la colonisation. Là, les chemins se croisent dans toutes les directions, favorisés par un relief de plaine que nuancent à peine les profils de terrasses et les plages de sable et de gravier ; les secteurs les moins irrigués demeurant les Montérégiennes, au profil plus ou moins escarpé.

Dans ce réseau de routes, la cartographie permet d'identifier deux types de chemins, dont les fonctions sont complémentaires : les *chemins de liaison*, qui unissent les localités entre elles et permettent de voyager dans le sens du fleuve et de ses principaux affluents, et les *chemins de pénétration et de desserte*, qui s'enfoncent vers l'intérieur des terres. À l'origine, tous les chemins étaient des chemins de pénétration⁶. Avec le temps, même les chemins de pénétration auront une fonction de liaison. Et ce qui vaut pour l'ensemble du corridor laurentien vaut aussi à l'échelle de la localité où l'on observe également les mêmes structures et les mêmes fonctions, remplies cette fois par le réseau local de chemins.

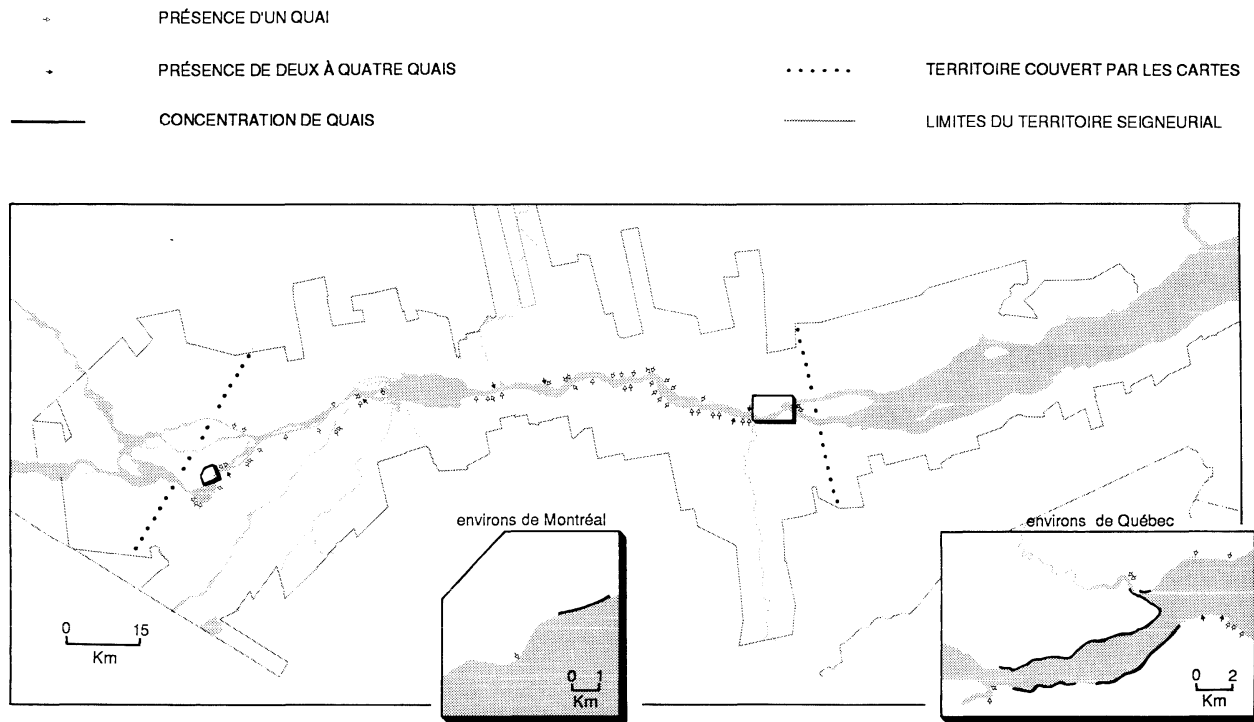
Les principaux chemins de liaison sont ceux qui bordent les rives du Saint-Laurent, dont le tracé remonte au début du XVIII^e siècle, et les chemins de rang qui se prolongent parfois sur des distances respectables. Ensemble, ils définissent un axe linéaire de parcours qui épaissit celui du fleuve. Les chemins de pénétration sont disposés perpendiculairement à la voie d'eau et sont représentés par les routes militaires, les chemins forestiers et les montées qui unissent entre eux les chemins de rang. On en retrouve partout qui épousent le tracé des rivières pour s'enfoncer toujours plus loin dans les terres. Mais c'est surtout au sud de Québec, sur le pourtour du lac Saint-Pierre et dans la plaine de Montréal qu'ils sont les plus nombreux, à l'assaut des Laurentides, de l'Outaouais et des Appalaches. Ils sont les voies par lesquelles s'effectue la conquête des marges pionnières et, pour les localités de l'intérieur, une fenêtre sur le fleuve. D'ailleurs, rares sont ceux qui n'aboutissent pas à un quai ou un débarcadère.

Les cartes marines de l'époque témoignent de ces prolongements. C'est le cas, entre autres, de celles de Bayfield (1858-1859, 1859a et 1859b), dont nous sommes à retracer le contenu ainsi que les étapes de réalisation. Utilisées tout au long du XIX^e siècle, ces cartes ont été critiquées déjà par Hamelin et Roby (1971) dans leur *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, qui en ont rappelé les imprécisions quant à l'emplacement des hauts-fonds. Leurs remarques, alors, portaient sur la première version de ces cartes, soit celle des années 1827-1834. Par la suite, les relevés se sont poursuivis et d'autres cartes sont parues, corrigeant en partie ces lacunes. Celles de 1858-1859 sont, à cet égard, des plus intéressantes, moins dans leur présentation du chenal que dans l'information fournie des infrastructures riveraines (figure 2). À cet égard, on peut même dire qu'elles s'avèrent d'une richesse étonnante, indiquant quantité de secteurs où les routes aboutissent à des infrastructures d'embarquement ou de débarquement, notamment au sud et au sud-est de Montréal, aux extrémités du lac Saint-Pierre et à l'est de Québec. Tout cela modifie notre vision du rôle qu'a pu jouer le fleuve dans les socio-économies locales.

Dense, le réseau routier a pourtant ses points de faiblesse. En effet, ça et là on peut identifier des endroits où les liens sont plus minces. Le tronçon compris entre le Bic et Trois-Pistoles en est un exemple. Celui compris entre le comté de Lotbinière et la rivière Yamaska en est un autre. Ces faiblesses traduisent des conditions topographiques et pédologiques particulières qui ralentissent le peuplement dans ces secteurs. Par contre, ce réseau a aussi ses points de force, comme c'est le cas dans le centre et le sud de la plaine de Montréal, où s'est développée la partie la plus riche du réseau routier québécois, avec en plus un réseau de canaux et de chemins de fer qui en font le secteur le mieux desservi de la province en voies de communication. Mais ses atouts principaux lui viennent des villes de Montréal et de Québec vers où toutes les routes convergent et d'où partent les chemins en direction des régions qui les approvisionnent et qu'elles contribuent à organiser. En effet, vu sous l'angle du réseau routier, il est assez significatif de noter comment chacune de ces agglomérations domine son arrière-pays. Dans la région de Montréal, où la plus grande partie de l'espace régional coïncide avec la plaine du même nom, la ville est au cœur du réseau, qu'elle irrigue par des axes orientés vers le nord, l'ouest et le sud. Ce réseau prend la forme d'un vaste cercle au maillage serré, traversé de rayons qui l'intègrent, et étendu pratiquement à tout le territoire compris entre le lac Saint-Pierre, la frontière ontarienne et la frontière canado-américaine. Dans la région de Québec, où le territoire prend plutôt la forme d'un mince et long corridor étiré le long du fleuve et de la rivière Chaudière, la ville est à la tête du réseau qu'elle dessert par des axes orientés vers l'est et le sud, beaucoup moins vers le nord. L'ensemble prend la forme d'un vaste « T » couché, irrigué par de

Figure 2

LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT FLUVIAL selon les cartes de 1858-1859 du capitaine H.W. Bayfield



"River St.Lawrence above Québec, stone Island to Lanoraie", Capitaine H.W. Bayfield, 1859, 1: 24 308, 4 cartes.

"River St.Lawrence above Québec", Capitaine H.W. Bayfield, 1858-1859, 1: 24 308, 13 cartes.

"River St.Lawrence, Québec Harbour", Capitaine H.W. Bayfield, 1859, 1: 24 308, 1 carte.

PROJET : AXE LAURENTIEN
S. COURVILLE, J.-C. ROBERT, N. SÉGUIN

LABORATOIRE DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE, UNIVERSITÉ LAVAL
RÉALISATION: P. DESAULNIERS, N. GAGNÉ

longues bretelles riveraines du fleuve. Quant au maillage local, il est beaucoup plus lâche, contraint à la fois par le relief et un peuplement qui mettra encore près d'un demi-siècle à conquérir son espace.

Ces particularités du réseau routier tiennent à la place qu'occupent les villes de Québec et de Montréal dans les structures d'habitat de l'axe laurentien. Apparues tôt au XVII^e siècle, ces villes ont été à la fois des comptoirs et des têtes de pont vers l'intérieur, commandant aussi bien l'économie que le peuplement, qui ont pu trouver là des marchés qui iront croissant dans le temps, bien desservis par le rôle qu'a joué chaque agglomération comme porte d'entrée et de sortie de la vallée du Saint-Laurent. On ne retrouve aucun autre exemple d'un tel pouvoir structurant dans l'espace laurentien, ce qui ne veut pas dire que ces agglomérations soient les seules à pouvoir orienter le réseau routier. Mais pour en juger, il faut changer d'échelle et observer les choses localement. On constate alors que bien d'autres centres ont cette capacité. C'est le cas, entre autres, des gros bourgs urbains, desquels partent souvent des chemins de pénétration vers l'intérieur⁷. Mais comme il s'agit ici d'agglomérations situées le long de chemins de liaison, leur fonction réelle est globalement d'un autre ordre; celui de servir de relais dans le territoire de l'économie urbaine. Et comme la plupart sont situées le long d'une voie d'eau, c'est autant d'acquis pour la compréhension du système de voies de communication mis en place dans la vallée du Saint-Laurent.

En effet, s'il est vrai que le fleuve reste « l'épine dorsale de l'organisation de l'espace au Québec » (Lasserre, 1980), il n'en demeure pas moins que sur cet axe viennent se greffer une série d'axes secondaires tous soutenus par le cours d'une ou de plusieurs rivières importantes et un ensemble plus ou moins dense de chemins qui les relient à l'axe principal. Fusiforme à cause de la présence à chaque extrémité de deux grandes agglomérations urbaines vers où toutes les routes convergent, le réseau routier du Saint-Laurent s'étend loin vers l'intérieur des terres. Son étendue, sa densité, font état du rôle qu'il joue dans l'évolution du peuplement et dans la montée de l'économie de marché. Complémentaire de la voie d'eau, il reste un médiateur essentiel de la vie d'échange, par lequel l'arrière-pays a vue sur le fleuve.

Bien sûr, ces chemins souffrent à l'époque de mauvais entretien et sont parfois mal reliés entre eux faute de ponts ou de traverses. Ces lacunes ont été maintes fois signalées par l'historiographie, notamment pour la première moitié du XIX^e siècle⁸. Toutefois, en dépit de ces lacunes, il reste que ce réseau est là, disponible, en solution de prolongement à la voie d'eau, avec laquelle il forme un ensemble intégré qui lie les activités fluviales à la socio-économie locale.

C'est peut-être en ce sens qu'il faudra voir désormais le réseau routier dans la vallée du Saint-Laurent; à savoir comme un facteur de cohésion économique et sociale qui met en lumière les rapports qui existent entre le fleuve et les localités riveraines, et entre ces dernières et celles de l'intérieur. Bien sûr, il reste encore beaucoup de travail à accomplir avant de pouvoir dresser un bilan de ces rapports. Mais, par son orientation, son étendue, sa densité, sa profondeur, ce réseau est un signe de la place qu'occupe la route dans le jeu de l'échange. Il l'est d'autant plus qu'il est porteur lui-même d'attributs qui n'ont de sens que dans cette perspective. En témoigne la quantité d'axes qui s'étirent perpendiculairement au fleuve. Ces axes sont des fenêtres sur l'extérieur, à mettre en rapport avec la vie du fleuve. C'est pourquoi l'on ne peut considérer ce réseau uniquement dans ses dimensions locales. Il s'agit d'un véritable ensemble que viendra bientôt consolider le rail et qu'il y a lieu de considérer comme tel, même avec ses faiblesses.

LES EFFECTIFS RELIÉS À LA NAVIGATION

Plusieurs facteurs ont influencé la navigation sur le Saint-Laurent au XIX^e siècle. Parmi ceux-ci signalons l'essor démographique, l'expansion et la transformation des marchés internes et externes, l'aménagement des voies d'eau, le changement technique, l'extension des réseaux terrestres de communication (la route et le rail), à la fois complémentaires et concurrents. Tout au long du siècle, la navigation évolue et se répercute d'une manière changeante sur le paysage laurentien. Mais son importance est telle que l'ensemble du front de fleuve des deux rives, bien qu'inégalement, est marqué de ses empreintes comme le suggère la carte des infrastructures fluviales. Si la navigation au long cours obéit à la logique des échanges intercontinentaux, la navigation intérieure, elle, participe de la mobilisation des ressources à l'échelle de la socio-économie laurentienne, établissant des contacts entre de nombreuses localités, et entre celles-ci et les deux principaux pôles urbains en croissance, Québec et Montréal, dont les échanges réciproques comptent pour une part déterminante dans le trafic général⁹.

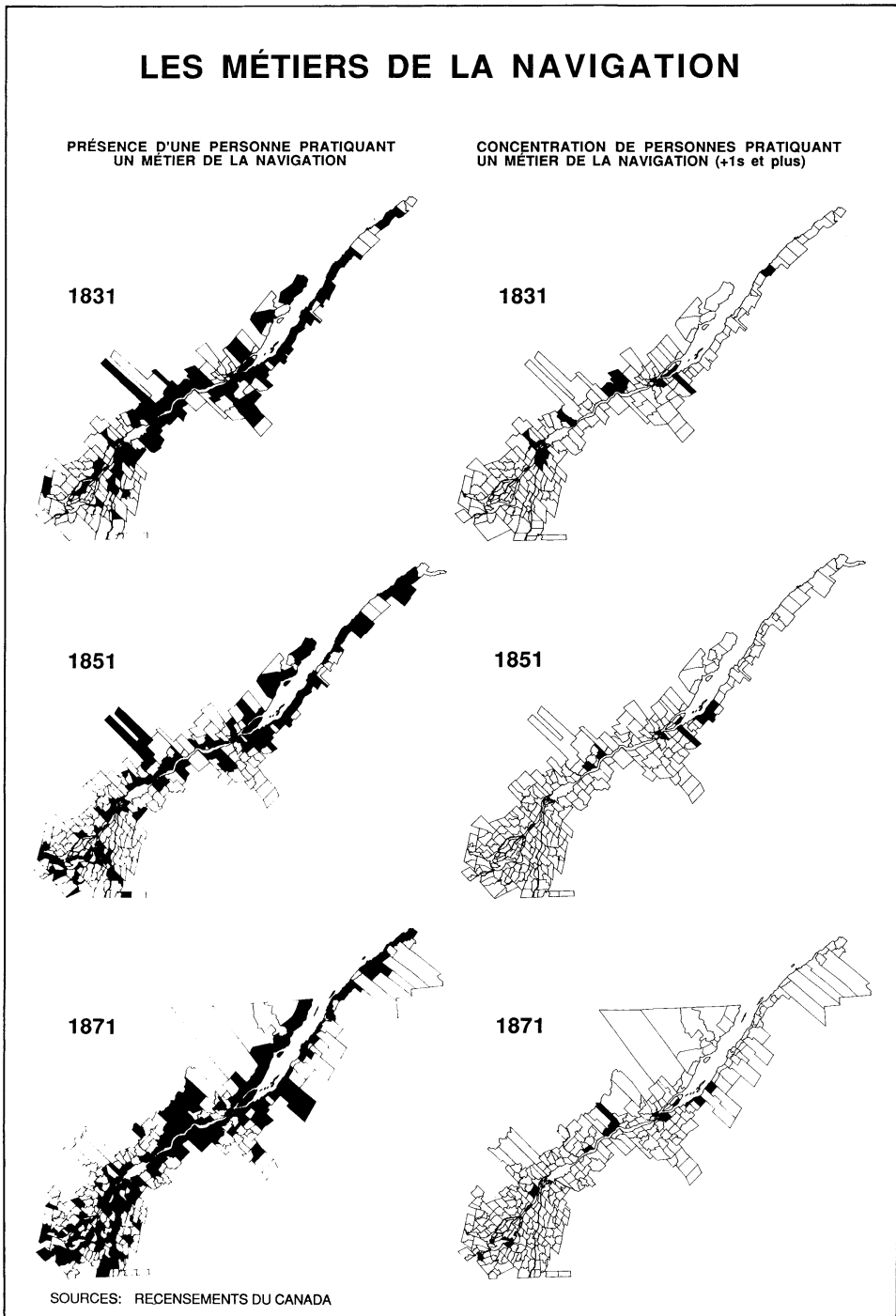
Quel rôle les activités reliées à la navigation ont-elles joué dans la socio-économie du pays laurentien ? On ne saura convenablement répondre à cette question qu'au terme d'une longue recherche et après avoir surmonté de nombreuses et épineuses difficultés documentaires. Pour l'instant, nos travaux ne s'intéressent qu'aux effectifs reliés à la navigation comme indicateur de l'importance des activités fluviales pour le pays riverain. Ce sera le thème de l'analyse qui suit, laquelle portera sur les données nominatives de trois recensements, ceux de 1831, de 1851-1852 et de 1871.

Il n'est pas aisé d'apprécier le nombre de personnes qui pratiquent un métier relié à la navigation. En raison de l'échelle adoptée, nous ne pouvions avoir recours aux sources habituellement exploitées dans le cadre des études de cas (listes d'employés, données d'état civil, etc.). Nous avons dû nous en remettre aux listes nominatives des recensements tenus au cours de la période. Malgré leurs lacunes, ces outils sont les seuls à fournir des données suffisamment sûres et nombreuses pour dégager un portrait d'ensemble de la situation dans le corridor laurentien ; cartographiées par localité, elles font ressortir des tendances qui deviennent révélatrices des transformations que connaissent alors les activités fluviales (figure 3)¹⁰.

Les métiers reliés à la navigation englobent l'ensemble des fonctions remplies par le personnel navigant : pilotes, capitaines et membres d'équipage, et d'autres fonctions remplies sur la terre ferme par différentes catégories d'individus, soit pour le contrôle (inspection, douane, surveillance), soit pour la manutention, ou soit pour la construction et la réparation. Nos relevés indiquent une forte progression des emplois reliés à la navigation et l'analyse spatiale montre à la fois leur très large diffusion dans l'axe du Saint-Laurent et leur nette concentration en des points déterminés.

En effet, nous avons relevé 578 personnes œuvrant dans le secteur de la navigation en 1831 ; 20 ans plus tard, ces effectifs atteignent 1 777 contre 4 547 en 1871. Si l'on compare la progression de ces effectifs à ceux de la population de l'aire seigneuriale pour la période 1851-1871, la seule pour laquelle ce calcul est valable, on obtient près de 155 % d'augmentation du nombre d'emplois reliés à la navigation contre un peu plus de 26 % d'augmentation de la population, ce qui montre la forte poussée de ce type d'activités dans la vallée du Saint-Laurent. Même l'analyse des effectifs en témoigne, révélant une rapide croissance du nombre de professions recensées. D'une vingtaine en 1831, il passe à une quarantaine 20 ans plus tard et à plus d'une cinquantaine en 1871. Parmi les plus importantes, on en retrouve une douzaine dont les effectifs

Figure 3



correspondent à plus de 90 % de l'ensemble de la main-d'œuvre à chacun des recensements. Les mieux représentés sont les navigateurs et les pilotes qui forment plus des deux tiers de l'ensemble. Suivent, dans des proportions variables selon les recensements, les traversiers, les arrimeurs, les calfats, les bateliers, les chaloupiers, les charpentiers, etc.

En ramenant ces effectifs à deux grandes catégories correspondant aux emplois sur eau et sur terre, on constate qu'en 1831 le personnel navigant compte pour 85 % des personnes retracées. Cette proportion s'abaisse à 80 % en 1851 puis remonte à 85 % en 1871. Au sein de ce groupe, les pilotes sont au nombre de 124 en 1831, de 315 en 1851 et de 357 en 1871. Cela indique bien l'importance de la spécialité du pilotage dans le couloir laurentien. Toutefois, leur importance relative tend à décroître dans le temps ; de près d'un quart jusqu'au milieu du siècle, leur proportion glisse à un peu moins de 10 % en 1871. C'est que la montée en force des vapeurs a eu pour effet de multiplier et de diversifier les emplois à bord des navires. Entre temps, les emplois terrestres identifiés sont passés de 84 en 1831 à 353 en 1851 et à 687 deux décennies plus tard. Une progression moins rapide que celle du personnel navigant. Alors que les emplois terrestres doublent entre 1851 et 1871, le personnel navigant triple. Entre l'Ouest, le Centre et l'Est du couloir laurentien, la répartition des effectifs globaux par grandes catégories (les pilotes, le personnel navigant et terrestre) est très inégale, comme le fait ressortir le tableau 1.

Tableau 1
Répartition des effectifs globaux reliés à la navigation,
par districts administratifs (1831, 1851 et 1871)

<i>Districts/métiers</i>	<i>1831</i>	<i>1851</i>	<i>1871</i>
Montréal			
Pilotes	1	15	74
Personnel navigant	104	146	1 173
Effectifs terrestres	1	17	199
Trois-Rivières			
Pilotes	1	9	15
Personnel navigant	47	217	353
Effectifs terrestres	9	6	6
Québec			
Pilotes	122	291	268
Personnel navigant	219	746	1 977
Effectifs terrestres	74	330	482
Nombre total de mentions	578	1 777	4 547

Source : Listes nominatives des recensements de 1831, 1851-1852 et 1871.

On le voit bien, le district de Québec demeure, tout au long de la période délimitée, la clé du système de navigation du Saint-Laurent dans ce que nous appelons le Québec de base ou le Québec central. Néanmoins, après l'ouverture du chenal maritime entre Québec et Montréal, la situation évolue rapidement. Le poids relatif des activités de la navigation dans le Québec méridional tend alors à augmenter considérablement. En effet, l'un des faits marquants des deux dernières décennies à l'étude est la montée

vigoureuse du district de Montréal où, en dépit de leurs lacunes (notamment au sud-est du lac Saint-Pierre, au sud de Québec et dans certains secteurs de la rive nord du fleuve entre Québec et Trois-Rivières, où l'information manque), les données laissent voir une croissance à tous égards remarquable. Peu nombreux encore vers 1850, les emplois reliés à la navigation se multiplient rapidement par la suite, au point de représenter en 1871 plus de la moitié de ceux recensés dans le district de Québec.

Examinons encore d'un peu plus près les signes de cette évolution en comparant cette fois la situation en 1831 et en 1871, les pôles temporels de cette analyse des métiers de la navigation (figure 3). Bien que les données pour l'île de Montréal et une partie de la vallée du Richelieu soient incomplètes ou manquantes, les cartes qui illustrent la présence de personnes pratiquant un métier relié à la navigation en 1831 montrent la diffusion de ce type d'activités le long des deux rives du Saint-Laurent et du Richelieu. Elles font apparaître également des points de concentration aux extrémités du lac Saint-Pierre, à la hauteur de Portneuf et à la hauteur de Québec et de l'île d'Orléans. Plus complètes et portant sur des effectifs beaucoup plus nombreux qu'en 1831, les cartes de 1871 montrent encore une très large diffusion des activités reliées à la navigation dans le bassin laurentien, y compris la vallée du Richelieu. De plus, elles permettent de repérer, mieux encore qu'en 1831, les divers points de concentration de ces activités dans l'axe fluvial. Les contextes ayant changé, on les retrouve à la hauteur de Montréal et en amont de cette ville, à la hauteur de Sorel, de Batiscan, de Portneuf, de Québec et en aval de cette ville.

En 1831, le tiers des 124 pilotes identifiés dans l'axe fluvial résident sur l'île d'Orléans. C'est, et de très loin, la plus forte concentration pour cette spécialité. Par contre, nous n'en retrouvons pas beaucoup dans le comté de Lotbinière où la tradition veut pourtant qu'il ait été une *pépinière de pilotes* : moins d'une demi-douzaine en 1871 (même en 1851 on n'en recense que quelques-uns dans les listes nominatives, alors que la copie agrégée du recensement n'en signale aucun), contre plus d'une quarantaine à Saint-Jean. Les pilotes orléanais contribuent alors d'une manière déterminante à faire du proche secteur de Québec le centre principal du pilotage du Saint-Laurent. Par ailleurs, s'agissant du personnel navigant, ce secteur accapare à lui seul la plus grande part. La carte laisse voir aussi en 1831, hors du secteur immédiat de Québec, d'autres concentrations du personnel navigant, en particulier à l'embouchure et le long du Richelieu. Berthier, Sorel et Saint-Ours, qui regroupent plus de 80 personnes gagnant leur vie à bord de navires.

En 1871, 83 pilotes résident sur l'île d'Orléans, soit près du quart des pilotes identifiés dans l'axe fluvial. L'île d'Orléans offre encore, et de très loin, la plus importante concentration de cette importante spécialité et contribue toujours à faire du secteur immédiat de Québec le centre principal du pilotage sur le Saint-Laurent. Par ailleurs, Québec et sa banlieue rassemblent encore les effectifs les plus nombreux, tous métiers confondus. On y retrace 661 emplois contre 220 à Montréal et seulement 26 à Trois-Rivières. En dépit de son important commerce international de bois scié, Trois-Rivières ne tient qu'une place marginale dans l'ensemble des activités reliées à la navigation. Pourtant, à l'écart des deux grands pôles urbains, on trouve en 1871 de fortes concentrations d'emplois reliés à la navigation, à plusieurs endroits le long de fleuve, surtout en amont de Québec. Depuis 1831, ce phénomène s'est d'ailleurs nettement accentué. Le secteur immédiat de Sorel en compte près de 350, une centaine de plus qu'à Montréal. Ces nombreux effectifs font de Sorel, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, une véritable plaque tournante des activités fluviales dans le segment du lac Saint-Pierre. Berthier dans le comté de Montmagny, Deschambault, Grondines, Champlain, Lanoraie, Lachine, Sainte-Cécile de Beauharnois, toutes ces localités

comptent entre 75 et 130 emplois divers reliés à la navigation. Et ce ne sont là que les cas les plus frappants. Si bien que l'on peut affirmer que vers 1871, les emplois reliés à la navigation ne sont nullement un monopole des grands centres urbains. Distribuées de distance en distance dans le couloir fluvial, ces concentrations attestent une évidente structuration spatiale de ce type d'activités, et aussi une non moins évidente polarisation autour des deux grands centres.

CONCLUSION

Cette première réflexion sur les ramifications du réseau routier et leurs prolongements fluviaux d'une part, et sur les métiers reliés à la navigation d'autre part, n'est qu'au début d'une opération d'inventaire rendue nécessaire par notre objectif de recherche qui est de nous interroger sur le rôle du fleuve comme facteur d'intégration et de dynamisation des socio-économies locales et régionales. Cet inventaire est d'autant plus impérieux qu'il n'a jamais été réalisé jusqu'à maintenant, ce qui a masqué, croyons-nous, les ressorts intimes de la socio-économie du Québec. Après avoir attiré l'attention sur les fonctions d'échange en pointant tantôt leurs assises matérielles et tantôt leur assises sociales, cette réflexion nous invite tout particulièrement à considérer le monde rural et les rapports ville-campagne sous l'angle de la complexification des processus économiques et de l'intégration croissante des espaces. En somme, elle appelle l'explicitation d'une contextualité géographique et historique attentive aux interconnexions aussi bien verticales qu'horizontales. C'est dans cette direction que nous entendons poursuivre nos travaux, en complétant l'inventaire de base des infrastructures et, dans un deuxième temps, en poursuivant l'exploration des dynamismes de la société québécoise du XIX^e siècle.

NOTES

¹ Nous remercions les organismes suivants qui nous ont appuyés financièrement depuis le début de cette enquête : la Corporation centrale de l'Université du Québec, l'Université du Québec à Trois-Rivières, l'Université du Québec à Montréal, l'Université Laval, le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (Fonds FCAR) et le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSHC). Nous remercions également Philippe Desaulniers, professionnel de recherche rattaché à l'équipe, ainsi que Nancy Gagné et Jean Martin, étudiants au département de géographie de l'Université Laval, à qui nous devons nos dépouillements de cartes anciennes.

² À cause de son passé colonial, l'histoire socio-économique du Canada pose au chercheur un problème capital et qui n'est toujours pas convenablement résolu : celui du poids spécifique des facteurs endogènes et exogènes et de leurs modes de conjonction aux diverses stades de son développement. Cette dichotomie apparente entre les deux principales fonctions du fleuve remonte loin dans l'historiographie canadienne. Elle renvoie à la vision de développement énoncée par Durham au lendemain des troubles de 1837-1838. Dans son célèbre rapport, la population francophone du Bas-Canada apparaît comme un accident historique et une anomalie dans le développement de l'espace continental nord-américain, tenu pour une partie intégrante du patrimoine de la civilisation anglo-saxonne. On y situe les Canadiens français en marge des grands courants du développement dont les moteurs sont les échanges intercontinentaux. Au sein même du Bas-Canada, le rapport trace un portrait parfaitement dichotomisé de l'espace économique où contraste le repli amorphe de la francophonie seigneuriale et le dynamisme urbain largement dominé par l'élite marchande anglophone. Dans nos travaux, nous voulons réexaminer la question, en voyant les grandes fonctions du fleuve non plus comme dissociées, mais comme complémentaires l'une de l'autre, avec des liaisons mouvantes qui évoluent avec la conception que la société se fait de son propre espace de relation. Rappelons que notre enquête ne concerne que le territoire seigneurial, depuis la hauteur du Saguenay et de Matane à l'est de Québec, jusqu'à l'ouest immédiat de Montréal. Elle a déjà donné lieu à diverses présentations dont on trouvera un aperçu en bibliographie.

³ Voir entre autres les travaux de Glazebrook (1938) sur l'histoire des transports au Canada et ceux de Jacques Letarte (1971) sur le Québec. Contrairement à Glazebrook, qui n'illustre que très peu son ouvrage, celui de Letarte donne un meilleur aperçu, bien que sommaire, des principaux axes routiers de la province au XIX^e siècle, dessinés à partir des cartes, pourtant plus complètes, de Joseph Bouchette et de l'ancien département des Terres de la Couronne.

⁴ Sur l'évolution de la campagne québécoise au XIX^e siècle et les défis que pose son étude, voir Courville et Séguin (1989).

⁵ Les limites des cartes anciennes comme documents de référence sont connues : silences divers qui masquent certains développements, problèmes d'échelle et de représentation des données, décalage entre le moment de la cartographie et les évolutions en cours, etc. Pour une lecture critique de ce genre de document, voir entre autres Boudreau (1986).

⁶ Le chemin du roi, par exemple, fut d'abord un chemin de pénétration, ensuite un chemin de liaison. De même, les chemins de rang furent d'abord des chemins de pénétration puis de desserte.

⁷ On en a un exemple dans la région de Montréal où certains gros bourgs sont des têtes de pont vers l'intérieur. À ce sujet, voir les présentations faites des voies de circulation dans la plaine de Montréal par Courville (1988).

⁸ Voir entre autres Ouellet (1971) et les mises au point effectuées par Courville (1988).

⁹ On en trouvera une illustration dans Hamelin et Roby (1971). En plus d'une présentation du transport par eau, ces auteurs donnent diverses statistiques des ports intérieurs présentées en appendice, que complètent celles de Lasserre (1980). Voir aussi le mémoire de Normand (1988) sur le cabotage à destination de Québec.

¹⁰ Il est difficile dans les recensements d'apprécier avec précision le volume d'emploi relié à la navigation. D'abord, parce que les activités ne sont pas toujours bien identifiées dans les listes, ensuite, parce que les activités relevées ne fournissent pas toujours, loin s'en faut, un emploi à temps plein à ceux qu'elles mobilisent. En outre, beaucoup de titres professionnels demeurent ambigus, par exemple celui des charpentiers et des journaliers dont plusieurs travaillent indéniablement dans le secteur de la navigation. Par ailleurs, en 1831, seuls les chefs de ménage sont recensés, alors qu'en 1851 et en 1871 l'ensemble de la main-d'œuvre fait l'objet d'un relevé. Enfin, il faut savoir aussi qu'une grande part du travail occasionnel, très important à l'époque, nous échappe. Il y a donc un problème de sous-enregistrement des effectifs, dont on ne peut encore préciser l'ampleur. À ce premier niveau de difficulté s'en ajoute un second, celui des données manquantes dans deux des recensements que nous avons exploités, ceux de 1831 et de 1851. Ces absences frappent plusieurs secteurs du Québec méridional, par exemple les comtés de Montréal et de Chambly en 1831, celui de Dorchester en 1851, etc. En comparaison, celui de 1871 est beaucoup plus complet. Nous ne pouvons dire pour le moment dans quelle mesure ces lacunes perturbent la statistique de l'emploi dans les secteurs concernés et infléchissent le portrait d'ensemble que nous traçons. Enfin, rappelons qu'avec les recensements on ne peut savoir à quel type de navigation se rattachent le personnel navigant et les effectifs terrestres.

BIBLIOGRAPHIE

Sources manuscrites et cartographiques

BAYFIELD, H.W. (1858-1859), *River St. Lawrence, above Quebec*. 13 cartes, Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.

_____ (1859a) *River St. Lawrence above Quebec, stone Island to Lanoraie*. 4 planches, Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.

_____ (1859b) *River St. Lawrence, Quebec Harbour*. 1 planche, Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.

BOUCHETTE, Joseph (1815) *This topographical map of the province of Lower Canada, shewing its divisions into districts, counties, seigneuries and townships, with all the land reserved both for the Crown and the clergy, ec., ec., engraved by J. Walker and Son, London, W. Faden, Aug. 12, 1815*. Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.

_____ (1831a) *To His Most Excellent Majesty King William IV. This topographical map of the districts of Quebec, Three Rivers, St. Francis and Gaspé, Lower Canada, exhibiting the new civil divisions of the districts into counties pursuant to a recent act of the provincial legislature; [...], dedicated by His Majesty's most devoted and loyal Canadian subject, Joseph Bouchette*. Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.

- _____. (1831b) *To His Most Excellent Majesty King William IV. This topographical map of the district of Montreal, Lower Canada, exhibiting the new civil divisions of the district into counties pursuant to a recent act of the provincial legislature; dedicated by His Majesty's most devoted and loyal Canadian subject, Joseph Bouchette*. Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.
- DEVINE, Thomas (c. 1853) *Atlas Consisting of 43 Maps of Counties of Lower Canada and 42 of Upper Canada*. s. l.
- MINISTÈRE DES MINES ET DES RELEVÉS GÉOLOGIQUES (1898) *Eastern Townships*.
- MURRAY, James *et al*, *Plan of Canada or the Province of Quebec from the Uppermost Settlements to the Island of Coudre as Surveyed by Order of His Excellency Governor Murray in the Year 1760, 61 & 62*. 44 feuillets, Ottawa, Archives nationales du Canada, Collection nationale de cartes et plans.
- RECENSEMENTS DU CANADA, 1831, 1851-1852 et 1871.
- TACHÉ, Jules (1880-1895) *Carte régionale de la province de Québec [...]*. 6 planches, département des Terres de la Couronne (copie disponible à la cartothèque de l'Université Laval).

Ouvrages généraux et thématiques

- BOUDREAU, Claude (1986) *L'analyse de la carte ancienne, essai méthodologique. La carte du Bas-Canada de Joseph Bouchette*. Québec, Université Laval, CELAT, Rapports et mémoires de recherche du CELAT n° 7.
- COURVILLE, Serge (1985) *Le Saint-Laurent des uns... Le Saint-Laurent des autres... Cahiers de géographie du Québec*, 29(76) : 119-125.
- _____. (1988) *Le marché des subsistances. L'agriculture de la plaine de Montréal au début des années 1830 : une perspective géographique. Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42(2) : 193-239.
- COURVILLE, Serge et SÉGUIN, Normand (1989) *Le monde rural québécois au XIX^e siècle*. Ottawa, Société historique du Canada, Brochure historique n° 47.
- COURVILLE, Serge, ROBERT, Jean-Claude et SÉGUIN, Normand (1988) *La vie de relation dans l'axe laurentien au XIX^e siècle : l'exemple du lac Saint-Pierre. Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 95(4) : 347-359.
- _____. *The St. Lawrence Valley in the 1830's: Lord Durham's Report and Lower Canadian Society and Economy. The Durham Conference*, Peterborough, Trent University, le 18 mai 1989 (à paraître dans les actes du colloque).
- CREIGHTON, Donald G. (1937) *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*. Réédition (1956) *The Empire of the St. Lawrence*. Toronto, MacMillan.
- GLAZEBROOK, G. P. de T. (1938) *A History of Transportation in Canada*. Toronto, Ryerson Press. Réédition (1971) Toronto et Montréal, McClelland and Stewart Limited, 2 vols.
- HAMELIN, Jean et PROVENCHER, Jean (1968) *La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle. Cahiers de géographie du Québec*, 11(23) : 243-252.
- HAMELIN, Jean et ROBY, Yves (1971) *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal, Fides.
- HARRIS, Richard C. (1968) *The Seigneurial System in Early Canada*. Madison, Milwaukee et London, The University of Wisconsin Press, et Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2^e éd.
- LASSERRE, Jean-Claude (1980) *Le Saint-Laurent grande porte de l'Amérique*. Montréal, Hurtubise HMH.
- LETARTE, Jacques (1971) *Atlas d'histoire économique et sociale du Québec, 1851-1901*. Montréal, Fides.
- NORMAND, France (1988) *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*. Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise non publié.
- OUELLET, Fernand (1971) *Histoire économique et sociale du Québec. 1760-1850*. Montréal, Fides, 2 vols.

(Acceptation définitive en mars 1990)

CARTOGRAPHIE

Édition cartographique : Serge DUCHESNEAU et Louise MARCOTTE.
 Photomécanique : Serge DUCHESNEAU.